FRC 2.f 11111

N° 83

11111

Case folio Fac 26675

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

RAPPORT

ET

PROJET DE RÉSOLUTION

PRÉSENTÉS

PAR DUBOIS (des Vosges),

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES,

SUR la taxe d'entretien des routes.

Séance du 8 Messidor an 6.

CITOYENS REPRÉSENTANS,

Vous avez renvoyé à la commission des finances l'examen des réclamations qui se sont élevées sur la perception de la taxe d'entretien des routes. Nous venons encore une fois vous entretenir de cet objet important.

THE NEWBERRY LIBRARY

Toutes les réclamations nous ont paru avoir les trois causes suivantes : jugement de la loi du 3 nivôse sous un faux rapport ; défaut de contrôle suffisant pour la perception ; fixation du nombre des barrières à douze cents.

La plupart des citoyens, qui raisonnent sur la taxe d'entretien des routes, ne voient que la régie établie par la loi ; ils ne font pas attention que cette régie n'est que provisoire ; qu'elle n'est qu'un passage, qu'un moyen pour arriver à un établissement définitif, qui est la ferme de chaque barrière dans les différens départemens.

Il est bien certain que, sous le seul rapport de la régie, la loi ne sera jamais jugée favorablement. Il faut, en effet, convenir que le produit de la taxe, tant qu'elle sera régie pour le compte de la République, sera exposé à quelques soustractions inévitables.

D'un autre côté, une régie ou une ferme générale, cédée à une compagnie, ne verroit jamais dans la taxe d'entretien qu'*un droit de passe* et une affaire de finance. Vue et administrée avec cet esprit de fiscalité, elle ne réussiroit jamais, et n'auroit servi qu'à exciter des murmures. Cependant presque tous ceux qui parlent de la taxe d'entretien, et qui communiquent officieusement à la commission leurs vues désintéressées, n'en apperçoivent que le produit, l'argent qui en doit résulter, et toujours l'argent. La taxe, dit-on, ne pourra se soutenir qu'avec une régie ou une ferme générale. Est-il étonnant qu'avec une pareille théorie, qu'on a soin de répandre, la taxe excite des réclamations ?

Citoyens représentans, ce n'est point pour enrichir quelques spéculateurs avides d'argent ou de places, ni même le trésor public, que le Directoire exécutif a provoqué la taxe d'entretien, et que vous l'avez établie. L'on assure que ces spéculateurs, quoique repoussés jusqu'à présent, ne se rebutent pas ; il est bon de les surveiller. Ni vous, ni le Directoire exécutif, n'avez pas eu l'intention de créer un impôt : vos vues et les siennes n'ont eu pour objet que la restauration et l'entretien des routes, sans lesquelles l'agriculture ni le commerce ne peuvent prospérer dans aucun Etat. Or quel moyen de pourvoir à une dépense aussi urgente et aussi utile pouvoit être plus juste que celui de la lever sur ceux qui dégradent et usent les routes ? Aussi la taxe d'entretien se paie volontiers dans les pays où elle se perçoit, parce

qu'elle procure aux voyageurs des communications agréables et faciles, et parce qu'elle est essentiellement juste.

Remarquez, citoyens représentans, qu'outre la justice de la taxe, elle est le seul moyen de réparation et d'entretien des routes en France.

Le produit des impôts suffit à peine aux dépenses publiques : celui des centimes additionnels est insuffisant pour les dépenses départementales et locales; vous ne pouvez donc réparer et entretenir les routes qu'avec le produit de la taxe, ou par des corvées. Des corvées ! Quel est le Français que cette idée seule ne révolte pas ? Il faut donc se résoudre à payer la taxe d'entretien, ou à n'avoir bientôt plus de routes. Il n'y a pas un commerçant, pas un agriculteur, pas un consommateur, et conséquemment pas un citoyen qui ne soit personnellement aussi intéressé que le gouvernement au succès de la taxe. Voilà une vérité incontestable dont doivent se pénétrer tous les citoyens. Certes ils sont bien malveillans ou bien trompés, tous ceux qui, par leur critique amère ou leur résistance séditieuse, font des efforts pour faire tomber un établissement aussi salutaire : mais leurs tentatives échoueront. Le Corps législatif et le Directoire exécutif, par leur pouvoir, comme tous les bons citoyens par leur soumission à la loi, maintiendront un établissement nécessaire à l'Etat et à chaque citoyen.

Il faut, pour cela, comme nous venons de le dire, ne voir et ne juger la taxe que sous le rapport administratif des routes, et non sous celui, faux et dangereux, d'impôt et de finance ; il faut que le produit soit par-tout employé à la restauration des routes, au fur et mesure qu'il est recouvré : un seul écu en stagnation dans les caisses seroit, dans ce moment, dérobé à la destination expresse de la loi; car toutes les routes réclament avec force des réparations.

Lorsqu'on verra des ouvriers sur toutes les routes, lorsqu'elles commenceront à assurer au commerce et aux voyageurs une circulation plus aisée, alors on jouira des effets de la taxe; alors on trouvera même de l'avantage à la payer. C'est dans ce dessein que nous avions d'abord proposé de ne la percevoir que successivement et sur les routes préalablement mises en bon état, en commençant par Paris : cette disposition nous paroissoit très-salutaire; mais le Conseil des Anciens la rejeta : aujourd'hui les

barrières s'établissent par-tout ; il n'est pas question de revenir là-dessus.

Le Conseil des Anciens, dans sa discussion, donna aussi comme un motif de rejet de la résolution la faculté laissée au Directoire exécutif de distribuer les barrières sur tous les points où elles seroient nécessaires. On fixa donc, dans la seconde résolution, à douze cents le nombre des barrières : c'est cette disposition qui est la cause principale de l'arbitraire qu'on croit appercevoir dans la perceptition. Néanmoins il n'existe pas ; il n'est que l'effet de la trop grande distance entre les barrières. Nous expliquerons cela dans un moment.

Avant, terminons nos réflexions sur le système de la loi ; elles ne seront peut-être pas sans quelqu'utilité.

Vous n'avez établi la taxe d'entretien que pour restaurer les routes : telle est sa destination exclusive. Le mode de perception, l'emploi du produit aux routes seules, présentoient également des difficultés. Toute idée de régie générale ou de ferme générale vous parut incompatible avec les vues qui vous dirigeoient. Vous préférâtes le système établi par la loi. C'est d'affermer aux enchères chaque barrière et de charger l'adjudicataire, comme condition première et essentielle, de réparer et entretenir les routes, sous la surveillance des corps administratifs.

Ce système réunit le double avantage d'assurer la perception sans frais et sans embarras pour le gouvernement, et de garantir en même temps la réparation des routes.

Il assure la perception : car l'adjudicataire ne la confiera qu'à des mains bien fidèles ; il la surveillera aussi lui-même ; il le pourra, n'étant fermier que d'une barrière seulement, ou de celles d'un département, au plus : ce sera sévèrement. Son intérêt personnel lui servira d'un bon contrôle ; soyons-en assurés.

Ce système garantit encore la réparation et l'entretien des routes. D'abord le produit ne pourra pas être détourné de cette destination. Les voyageurs devront être, à cet égard, sans inquiétude ; puisqu'en en effet ce sera l'adjudicataire qui percevra lui-même les produits.

Celui-ci réparera et entretiendra aussi les routes. C'est une

obligation qu'il aura contractée, et dont l'exécution sera surveillée par tous les voyageurs : ils sauront très-bien qu'ils ne paient la taxe d'entretien à l'adjudicataire que pour avoir de bonnes routes.

Ce sera même l'intérêt des adjudicataires de bien entretenir les routes. Il est certain que le voyageur paiera sans résistance une taxe modérée sur toutes les routes, qui, par leur bon état, abrégeront et faciliteront sa circulation. Il ne paieroit, au contraire, qu'en murmurant, avec raison, la taxe sur des routes qui arrêteroient sa marche ou la rendroient pénible : or il sera de l'intérêt de l'adjudicataire d'obtenir une perception facile et que personne ne voudra éluder.

L'adjudicataire aura encore un autre intérêt de bien entretenir la route. On sait qu'un travail journalier sur les routes est le plus propre à les entretenir avec économie. Les dégradations d'un jour ou deux sont très-faciles à réparer; ce sont les dégradations négligées qui entraînent les fortes dépenses. Ces règles d'économie en administration sont connues. L'adjudicataire ne les ignorera pas; il les suivra par intérêt autant que par système.

Les ouvriers employés par les administrations ont un intérêt tout contraire. Il sera toujours de laisser grossir les ouvrages pour accroître leur gain et faire durer le travail. Cela ne manquera jamais d'arriver, toutes les fois que les gouvernemens emploieront directement des ouvriers, et qu'ils ne feront pas exécuter leurs travaux par adjudication ou par entreprise.

Ces réflexions répondent à ceux qui voudroient qu'on affermât séparément la perception et l'entretien : il faut bien s'en garder; l'on perdroit tous les avantages que nous venons d'exposer. Les adjudicataires des matières et de leur emploi n'auroient pas, pour réparer les routes, le même intérêt que l'adjudicataire de la perception : cela est évident. Il est évident encore qu'ils n'offriroient pas la même garantie; la surveillance des corps administratifs seroit aussi divisée et beaucoup plus difficile; le recours contre les adjudicataires négligens seroit encore divisé et seroit affoibli. Il faudroit donc trois adjudications différentes; les profits devroient aussi être partagés entre trois adjudicataires, et seroient plus forts que celui dont pourroit se contenter un seul adjudicataire.

Voilà, citoyens représentans, le système définitif de la loi, auquel il faut s'empresser d'arriver aussitôt qu'on aura des apperçus suffisans sur le produit de chaque barrière.

La régie, qui existe aujourd'hui, n'a d'autre objet que de procurer au gouvernement les apperçus indispensables pour qu'il ne soit pas trompé aux enchères. Elle peut, sans doute, être susceptible de quelques abus. Comment les prévenir tous dans une régie nationale, pour la perception d'une taxe qui se fait jour et nuit sur 12,000 lieues environ ? Cela n'est assurément pas aisé. Nous avons nous-mêmes commencé par insister sur ce point ; mais cette régie n'est qu'un moyen transitoire pour parvenir au système définitif, voulu par la loi. Qu'on n'affecte donc pas plus long-temps à ne voir dans la loi que la régie, qui doit cesser le plutôt possible, et qui n'aura existé que pour connoître les produits avant de les affermer. L'on pourroit, dès ce moment, affermer les barrières des départemens réunis. Le produit doit en être connu, puisqu'elles existoient autrefois.

Toutes ces réflexions vous étoient connues, citoyens représentans ; mais il n'étoit peut-être pas indifférent de les rendre publiques, pour désarmer, s'il est possible, la malveillance dont le dessein est de décrier une taxe, la plus juste dans son principe, comme la plus utile dans son objet.

Passons maintenant à quelques plaintes qui paroissent fondées.

L'article VI de la loi du 3 nivôse porte que « la taxe sera perçue » à la barrière à laquelle se présenteront les voitures ou voya- » geurs, sans aucune diminution relativement au point où ils » auront pris la grande route. »

Cette disposition est nécessaire. Il est en effet impossible de constater le point où les voyageurs prennent la grande route. Si l'on s'en étoit rapporté à leur déclaration, on conçoit que la taxe auroit été par-tout éludée. Dès qu'un voyageur se présente à une barrière, il paie le droit dû à raison de toute la distance qui se trouve entre les deux barrières. Sans cela la perception eût été impossible ; mais pour que cette règle ne devienne pas une vexation à l'égard des voyageurs qui prennent la route près de la barrière, il ne faut pas que la distance soit trop forte entre les barrières. Par exemple, si la distance étoit de dix lieues, il de-

viendroit injuste d'en faire payer la taxe à celui qui n'auroit parcouru qu'une demi-lieue ou une lieue, et même deux et trois lieues. Ainsi, pour ne pas rendre la disposition de la loi, odieuse et oppressive, il faut combiner avec un grand soin le placement des barrières, soit à raison des distances, soit à raison des localités. Voilà pourquoi nous vous avions proposé dans le temps d'attribuer au Directoire, sur cette partie de la loi, une latitude sans laquelle il est impossible de bien placer les barrières; mais le Conseil des Anciens pensa différemment. C'étoit la troisième fois qu'il rejetoit la taxe d'entretien. Nous ne voulions plus l'exposer à être rejetée une quatrième fois. Nous vous proposâmes donc, malgré nous, mais comme on l'avoit demandé au Conseil des Anciens, de fixer le nombre des barrières à douze cents. Nous crûmes devoir observer nous-mêmes à la tribune que ce nombre étoit insuffisant; mais qu'on pourroit d'abord l'épuiser sur tous les points convenables, en commençant par Paris, et qu'ensuite le Corps législatif ne se refuseroit pas à l'augmenter sur la demande du Directoire. Cette marche naturelle n'a pas été suivie dans les bureaux du ministère de l'intérieur. L'on paroît avoir distribué simultanément les douze cents barrières. Qu'est-il arrivé? Le placement des barrières a dû être, de cette manière, le résultat d'un calcul plus que celui d'une combinaison raisonnée. La plupart des barrières se trouvent donc, par cette opération et par l'effet de la loi, placées à de très-grandes distances de l'une à l'autre. Les voyageurs qui prennent la route près des barrières, paient la taxe comme s'ils avoient fait un long voyage. De là le mécontentement qui éclate, et les justes réclamations qui se font entendre.

Il faut s'empresser de rapporter la disposition qui limite à douze cents le nombre des barrières. Il faut à cet égard rendre au Directoire la latitude dont il a besoin pour placer convenablement les barrières et maintenir une taxe dont la France, je le répète, ne peut plus se passer pour rétablir et entretenir ses routes.

L'on craignoit au Conseil des Anciens les dépenses énormes qu'entraîneroit une trop grande quantité de barrières. Il est vrai que, *pendant la régie*, cette dépense doit être forte, et sur-tout avec trois receveurs à chaque barrière. Mais les fermiers pourront faire la perception avec beaucoup plus d'économie. Il est utile de faire connoître que les frais d'une barrière ne coûtoient aux fer-

miers, dans la ci-devant Belgique, que 500 fr. par an. Nous avons des renseignemens positifs à ce sujet.

D'un autre côté, il faut avouer qu'un trop grand nombre de barrières nuiroit beaucoup. Outre les dépenses, il entraveroit la circulation et deviendroit une gêne réelle pour tous les voyageurs; mais plus l'opération est difficile et importante, plus le Directoire apportera de surveillance sur les opérations des bureaux du ministère de l'intérieur.

Vous avez posé dans la loi les bases d'un contrôle pour la perception; elles consistent dans un registre et dans une inspection. Il est extrêmement difficile de contrôler parfaitement une perception qui se fait, pour ainsi dire, à chaque minute du jour et de la nuit, sur environ douze mille lieues. Le meilleur sera toujours dans la moralité des percepteurs; leurs choix ne peuvent pas être trop éclairés; les corps administratifs doivent aussi destituer, autant pour l'exemple que dans l'intérêt public, tous les receveurs dont l'infidélité ou la négligence seroient surprises. Cette preuve pourroit s'acquérir par une surveillance exercée à propos sur les recettes de certains jours qui seroient choisis secrètement.

Néanmoins l'on peut perfectionner le contrôle sans gêner le voyageur; ce qu'il faut éviter. Il y a des moyens connus; mais ils exigent des détails, plus d'exécution que de législation, dont le soin ne peut appartenir qu'au Directoire. L'expérience peut aussi fournir, sur ce point, d'utiles changemens qu'on ne doit pas contrarier.

Nous pensons que le Directoire doit être chargé de faire tous les réglemens nécessaires pour contrôler la perception pendant la durée de la régie.

Vous avez encore renvoyé à la commission plusieurs pétitions de citoyens qui réclament une exemption en faveur de l'agriculture. Cette exemption est établie dans la loi; le Directoire pourvoit aux réglemens dont la loi l'a chargé; une nouvelle est inutile.

Nous n'avions aussi proposé qu'un seul receveur pour chaque barrière. C'étoit bien assez, à l'exception des barrières établies

sur des passages très-fréquentés. Ce fut encore un des motifs de rejet de la première résolution ; il fallut porter à trois le nombre des receveurs ; il y a certaines barrières dont le produit ne suffiroit pas pour les payer. L'économie exige qu'on ne laisse aussi pendant la régie plus d'un receveur qu'aux barrières où ils seront nécessaires.

Au reste, citoyens représentans, la taxe d'entretien est nouvelle en France ; la perfection d'un aussi grand établissement ne s'improvise pas ; elle dépend pour beaucoup du temps et de l'expérience. Le système que votre volonté a consacré dans les lois des 9 vendémiaire et 3 nivôse derniers nous paroît le plus conforme aux principes d'une bonne administration, et le plus propre à assurer le succès de vos vues pour la restauration et l'entretien des routes. Vous y persisterez ; mais vous donnerez au Directoire exécutif, qui sent comme nous l'utilité de la loi, les moyens de la faire exécuter dans toutes ses dispositions.

Voici un projet de résolution que je suis chargé de présenter au Conseil.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Conseil des Cinq-Cents, après avoir entendu le rapport de sa commission des finances,

Considérant que l'intérêt public exige de lever promptement toutes les difficultés qui peuvent contrarier ou retarder l'entière exécution des lois relatives à la taxe d'entretien des routes,

Déclare qu'il y a urgence, et prend la résolution suivante :

ARTICLE PREMIER.

Le Directoire exécutif est autorisé à établir, pour la perception de la taxe d'entretien des routes, les barrières nécessaires, eu égard aux localités.

II.

Il est également autorisé à faire, pendant la régie, tous les

réglemens nécessaires pour constater le produit de la taxe d'entretien, et en contrôler la perception.

III.

Il déterminera aussi, pendant la régie, le nombre des percepteurs, eu égard aux difficultés de la perception.

IV.

Toutes dispositions de loi antérieure, contraires à la présente, sont rapportées.

V.

La présente résolution sera imprimée, et portée au Conseil des Anciens par un messager d'Etat.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Messidor an 6.